

Venezia da una parte, Fiume dall'altra, e Trieste nel mezzo; la costa dalmatina dà eccellenti marinai, ma non ha alcuno sbocco commerciale dietro di se. In tali circostanze, sarebbe veramente un'insensatezza, se il governo volesse sistematicamente favorire uno più dell'altro questi pochi porti, e non li appoggiasse invece tutti energicamente, nel giovarsi della loro posizione e de' loro elementi di benessere. La loro concorrenza, cioè quella delle proprie vie commerciali al di fuori, non può loro recar danno; anzi venendo essa a giovare alla totalità, sarà alla fine de' conti vantaggiosa anche per essi. Promuovere e proteggere questa loro forza di concorrenza dev'essere sola cura del governo. Ma, oltre a ciò, sono manifesti i motivi *economici, finanziari* e perfino *politici*, che devono fare specialmente desiderare al governo il sollecito rifiorire di Venezia. In fatti, col nuovo slancio, e col maggior benessere, l'Austria non solo aumenta le proprie rendite, ma migliora, rischiarata lo spirito pubblico, rinforza tutta la propria posizione in Italia, e promuove mediatamente i piani importanti, cui tende instancabilmente per via delle riforme, per soddisfare i veri bisogni della nazione italiana. S'intende solo che l'Austria in ciò deve considerare gli affari marittimi, come gli altri, sotto il punto di vista austriaco, per cui p. e. il magnifico arsenale di Venezia, che rimarrà sempre importante, e di cui sempre si userà, non potrà più, contro i risultati dell'esperienza, esser l'unico adoperato per la marina da guerra austriaca. Perciò il governo non trascerà nulla di quanto può servire a migliorare il porto di Venezia, a proteggere la sua navigazione e il suo commercio al di fuori, a congiungerla celeremente colle città del continente, ad estendere il suo campo commerciale tanto in Italia quanto in Austria, Germania e nella Svizzera, ampliando le leghe doganali e postali, liberando la navigazione fluviale da pesanti

gabelle, togliendo i dazi di transito, e con altre misure. Il vero uso poi de' vantaggi, per tal modo offerti, il governo lo deve naturalmente lasciar in mano dello spirito d'intraprendenza, della capacità e dell'attività de' cittadini delle sue piazze marittime. Ma perchè, quando si agisce operosamente, non dovrebbero ritornare il benessere e la ricchezza d'una volta, quando veramente incominciano, e dalla parte del mare e da quella del continente, a diminuire gli ostacoli esterni, frapposti da secoli, che ne arrestarono il corso, e si offrono mezzi di commercio infinitamente più efficaci? Veramente anche a Venezia si appresta un più bell'avvenire, ma però sempre quando sia intimamente unita all'Austria. Questa condizione non dev'essere mai dimenticata; e solo perchè la si dimenticò, sopravvennero le tristi condizioni, che attualmente opprimono la magnifica città della Laguna. *Austria*".—Nell'anno seguente, reintegrata Venezia dalla munificenza dell'imperatore Francesco Giuseppe I, della già discorsa franchigia del porto franco, la *Gazzetta di Venezia* de' 20 luglio 1851, cui fece eco il *Giornale di Roma* a p. 674, con veneziana eloquenza si espresse ne' seguenti modi che comprende il passato, il presente, l'avvenire. Venezia e l'Impero hanno oggidì altri elementi di prosperità e di grandezza che non ebbero prima. A preservare dall'imminente dissoluzione Venezia, a custodir l'incanto de' suoi palazzi dall'avidità mercantile che li demoliva per francarne la spesa con una sola parte de' loro pregevoli materiali, cavandone centuplo guadagno dal resto, abbisognava Venezia d'energica mano che la rialzasse dal suo abbattimento; abbisognava di valido impulso che ravvigorisse l'estenuate fibre della già sì gagliarda sua vita. L'anima di Venezia fu il suo commercio marittimo. Le navi sue le recarono gli stili e le forme architettoniche di tutti i climi: la cupola di Bisan-